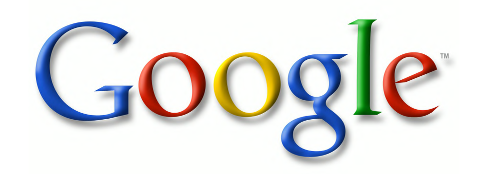
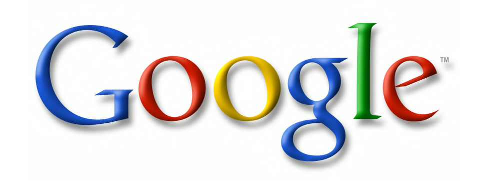
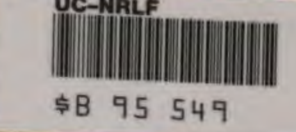
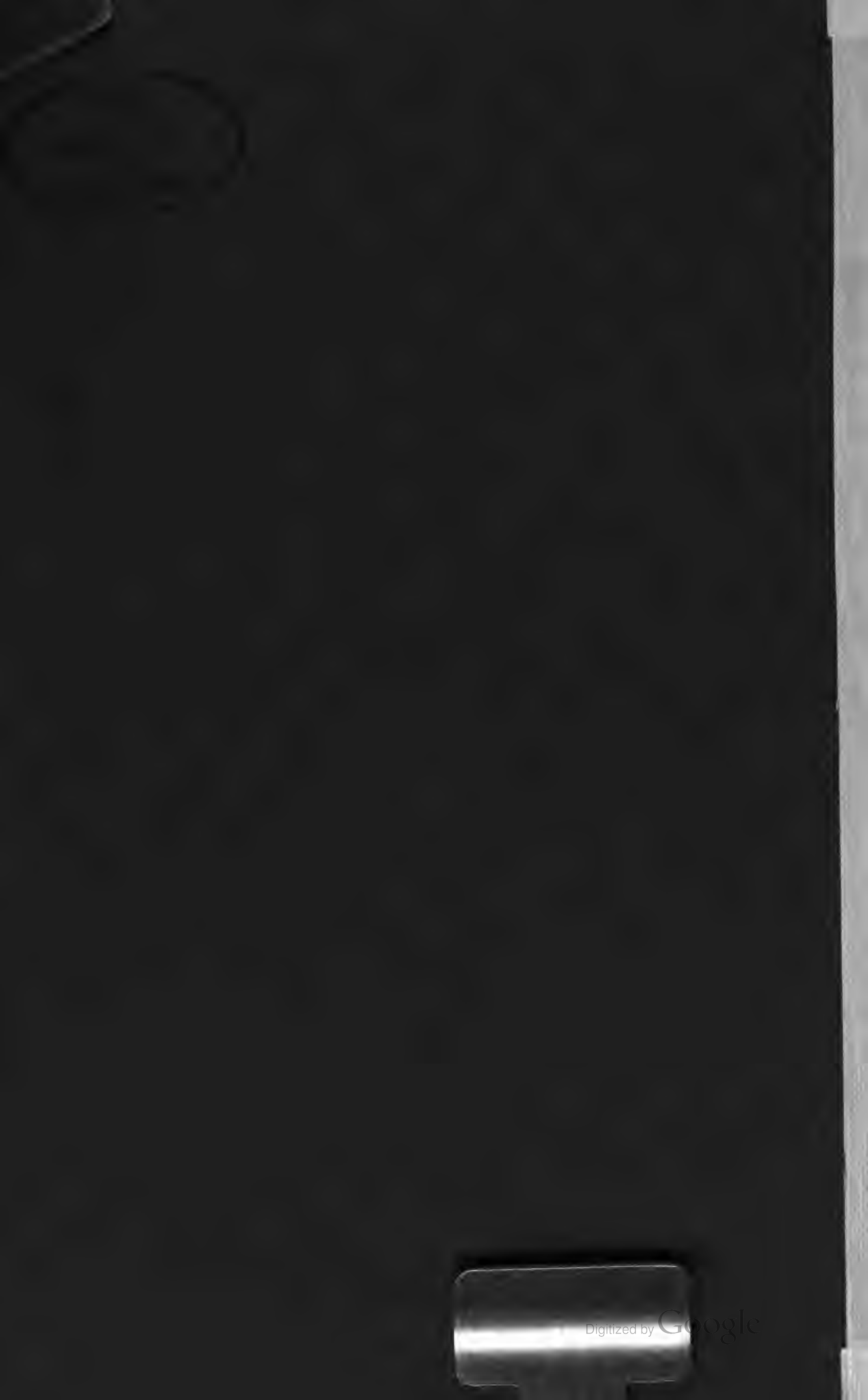

Google




UC-NRLF
$B 95 549



INAUGURATION

DU

CHEMIN DE FER

D'AURILLAC A FIGEAC

LE 11 NOVEMBRE 1866

COMPTE-RENDU DE LA FÊTE

ET

ITINÉRAIRE DESCRIPTIF DE LA LIGNE

EXTRAIT DU MONITEUR DU CANTAL



AURILLAC

IMPRIMERIE FERARY FRÈRES

Imprimeurs de la Préfecture et du Chemin de fer, Libraires et Lithographes.

1866



INAUGURATION

DU

CHEMIN DE FER

D'AURILLAC A FIGEAC

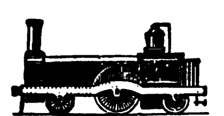
LE 11 NOVEMBRE 1866

COMPTE-RENDU DE LA FÊTE

ET

ITINÉRAIRE DESCRIPTIF DE LA LIGNE

EXTRAIT DU MONITEUR DU CANTAL



AURILLAC

IMPRIMERIE FERARY FRÈRES

Imprimeurs de la Préfecture et du Chemin de fer, Libraires et Lithographes.

1866

BRUEL

INAUGURATION

DU

CHEMIN DE FER

D'AURILLAC A FIGEAC

L'heure a sonné. Le moment que le pays attendait avec impatience comme devant fixer son avenir, sa prospérité, est enfin arrivé, et le grand œuvre que de nombreuses vicissitudes avaient arrêté dans sa marche approche victorieusement de son terme.

Le 11 novembre 1866 sera, pour le Cantal tout entier et pour la ville d'Aurillac, une de ces dates mémorables qui marquent dans l'histoire d'un pays.

La voie ferrée depuis si longtemps désirée et dont l'exécution a été si difficile est depuis trois jours à notre disposition, et la vapeur, rendue esclave par le génie humain, entraîne aujourd'hui vers nous, à travers nos montagnes et par-dessus nos torrents, ces trains rapides qui vont nous apporter une vie nouvelle.

Rassemblons nos impressions, et tâchons de bien marquer ici toutes les phases de cet évènement capital.

La pluie est venue se jeter malencontreusement à travers la fête; mais il ne sera pas dit qu'elle ait réussi à refroidir l'empressement de la population à se porter au-devant de la locomotive pour la saluer et l'acclamer.

Nous ne pouvons cependant dissimuler le vif désappointement qui a assombri tous les fronts à la vue du ciel morne et humide qui s'est présenté dimanche matin à nos regards; nous ne pouvons passer sous silence les trop justes malédictions adressées au soleil qui ne semblait nous avoir montré, la veille, sa face la plus radieuse, que pour mieux se jouer de nous en imitant ces acteurs aimés, mais capricieux, qui s'éclipsent sous de frivoles prétextes, quand vient le moment où c'est leur tour d'entrer en scène.

Comment ne pas gémir en voyant se pencher vers la terre, sous le poids d'un arrosement continu, ces drapeaux et ces oriflammes qui étaient destinés à flotter triomphalement dans les airs! Mais ils n'en ont pas moins conservé avec fermeté les postes qui leur avaient été distribués sur la place de l'Hôtel-de-Ville, le long de l'avenue conduisant au chemin de fer et sur les murs de la gare; et les écussons indicatifs qu'ils abritaient sous leurs plis n'en ont pas moins fait resplendir sur un fond d'azur les noms de villes et de localités qu'ils étaient chargés de mettre en évidence.

C'étaient d'abord les stations échelonnées sur la ligne d'Arvant au Lot. Toutes étaient représentées, celles qui sont déjà assises sur notre sol, comme celles qui ne figurent encore que sur les plans des ingénieurs, et le *Lioran* lui-même n'avait eu garde de manquer à l'appel.

C'étaient ensuite les villes auxquelles le rail-way nous relie par un trait-d'union plus ou moins allongé : Clermont-Ferrand, Brive, Figeac, Tulle, Rodez, Mende, Cahors, Périgueux, Moulins, Montauban, Toulouse, Montpellier, Lyon, Bordeaux, Marseille, Paris, etc.

Les blasons de quelques-unes de ces villes avaient été reproduits, entre autres ceux de Lyon et de Bordeaux que l'on voit gravés sur la pierre, au fronton de la gare d'Aurillac, à droite et à gauche des armoiries de notre cité.

Sur un des côtés de la voie, avaient été construites deux vastes et confortables tribunes, entre lesquelles une estrade réservée aux autorités et aux personnages de distinction.

De l'autre côté étaient disposés de spacieux gradins et de nombreux rangs de chaises.

En face de l'estrade d'honneur, se dressait majestueusement l'autel décoré avec goût et garanti de l'inclémence de l'atmosphère par la toiture qui le recouvrait.

En un mot, il ne manquait aucun des détails de la mise en scène ordinaire du spectacle qui se préparait. La ville et la Compagnie avaient uni leurs efforts pour donner tout l'éclat possible à une fête qui leur était commune ; et la maison Godillot s'était consciencieusement acquittée, comme toujours, de la tâche qui lui incombait dans l'organisation matérielle de cette fête.

L'administration préfectorale avait invité les membres du conseil général et du conseil d'arrondissement, les sous-préfets, les membres des tribunaux, les juges de paix, les fonctionnaires, l'armée et les maires de toutes les communes du Cantal à s'associer

à elle dans cette circonstance par une représentation officielle, car le fait qu'il s'agissait de consacrer est de ceux dont les effets ne sont pas limités à l'enceinte d'une ville, mais s'étendent à tout le territoire d'un département et en franchissent même les bornes en portant au loin leur action bienfaisante.

Le Conseil municipal d'Aurillac avait offert une courtoise hospitalité à MM. les sous-préfets et à MM. les maires des chefs-lieux d'arrondissement, ainsi qu'à M. le maire et à M. le sous-préfet de Figeac, par une juste réciprocité de ce que cette ville avait fait à notre égard, il y a quatre ans, en pareille occurrence.

Son Excellence le ministre des travaux publics, convié, l'un des premiers, avait fait à M. de Parieu la réponse que voici :

Paris, le 9 novembre 1866.

Monsieur le Maire, j'ai reçu la lettre par laquelle vous me faites l'honneur de m'inviter à assister à l'inauguration du chemin de fer, qui doit avoir lieu, dans votre ville, le 11 de ce mois.

Je m'empresse de vous remercier de l'invitation que vous avez bien voulu m'adresser ; mais à cette époque de l'année, il est tout-à-fait impossible que je m'absente de Paris, et j'aurai le regret de ne pouvoir, dans cette circonstance solennelle, me joindre à vous et aux autorités du département du Cantal.

Recevez, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération très-distinguée.

Le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics,

ARMAND BÉHIC.

Dès une heure de l'après-midi, la foule se dirigeait vers le théâtre de la solennité ; et depuis ce moment jusqu'à trois heures, la route de Tulle a présenté, vue des hauteurs qui la dominent, l'aspect d'une sorte de mer de parapluies incessamment agitée. Arrivé à la gare, chacun se rendait à la place que lui assignait la couleur de sa carte d'entrée. Tout en jetant peut-être quelques regards d'envie sur les porteurs de billets blancs qu'ils voyaient assis commodément à couvert, les porteurs de billets verts se sont installés en bon ordre dans l'emplacement qui leur avait été affecté.

Ce n'était pas, d'ailleurs, une de ces multitudes que pousse une curiosité banale et qui vont à une partie de plaisir étaler leur gaîté, montrer leurs toilettes, mais une population calme, sérieuse, recueillie, qui venait témoigner par sa présence que la question des voies ferrées, agitée jusqu'à ce moment dans le sein des comités supérieurs, des conseils de la cité, avait de profondes racines, et que les voix qui s'étaient élevées pour les défendre et les discuter étaient parties du cœur même du pays.

Nous étions tous venus là, accompagnant de nos visages sympathiques et nos élus et les autorités du pays et le vénérable prélat qui était accouru de St-Flour pour se mettre à notre tête et placer la religion au sommet du mouvement que le chemin de fer va produire chez nous.

Vers trois heures, le bruit des tambours, alternant avec les trompettes des cavaliers de remonte et la musique de l'Ecole supérieure, a annoncé l'arrivée du cortége. Salué par les salves d'artillerie parties du mamelon qui avait été converti en poste d'observation, il s'est déroulé dans l'ordre indiqué au pro-

gramme que nous avons publié : les écoles sous la conduite de leurs chefs ; les fonctionnaires en uniforme, ayant à leur tête M. le Préfet ; la municipalité suivie des corporations placées sous son patronage ; le clergé des deux paroisses marchant processionnellement avec Mgr l'évêque de St-Flour, assisté de notre compatriote Mgr Lacarrière et de M. Jalabert, protonotaire apostolique.

On remarquait, à côté de la bannière de la Société de secours mutuels d'Aurillac, celle de la Société de secours mutuels de Montsalvy : alliance heureuse qui symbolisait, en quelque manière, celle des populations rurales et urbaines, confondant leurs manifestations d'allégresse dans l'attente du véhicule qui recèle en ses flancs brûlants le progrès universel.

Bientôt le canon a retenti de nouveau pour signaler l'approche du train d'honneur. A son apparition, il n'y a eu qu'un sentiment dans la foule. La sombre et profonde nuée que formait le ciel, la boue détestable qui couvrait la surface du sol, le voile épais que la pluie avait jeté sur le paysage, tout était oublié en cet instant, et l'on a vigoureusement battu des mains pendant que les wagons passaient, emportés par la vapeur, pour aller déposer au débarcadère les voyageurs attendus.

Ceux des spectateurs à qui la nécessité de tenir le parapluie ouvert ne permettait pas ces marques extérieures de leurs joyeux transports, et que la terre affreusement détrempée privait de la ressource des trépignements enthousiastes, se sont amplement dédommagés par des clameurs retentissantes.

Au surplus, que de fêtes l'on pourrait compter en ce monde, qui ont conservé moralement leur majesté

et leur éclat en dépit d'une atmosphère ingrate ! En ne considérant sous ce rapport qu'un des souvenirs les plus récents, n'avons-nous pas, pour nous consoler, l'exemple de Venise fêtant, quatre jours auparavant, par un temps aussi défavorable, l'arrivée du monarque populaire, image vivante de sa délivrance? Il n'en a pas été moins chaud pour cela, l'accueil fait à son roi par un peuple affranchi subitement, avec l'aide de la France, après soixante-dix ans de douloureuse prostration. Il fallait aussi que la puissance libératrice qui, partout où elle pénètre, fait tomber les chaînes de la routine et les barrières du stérile égoïsme, eût, à son avènement parmi nous, une ovation digne d'elle.

Qu'importent les tracasseries du brouillard, lorsque l'âme est *ensoleillée*, pour employer ici un des mots créés par un littérateur contemporain !

Les nouveaux arrivants ont présenté leurs hommages à Mgr de Pompignac, puis aux notabilités groupées dans le pavillon d'honneur, au premier rang desquelles nous devons placer M. de Parieu, vice-président du Conseil d'Etat.

Mgr de St-Flour s'est ensuite avancé sur l'estrade où se dressait l'autel; et d'une voix claire et vibrante, il a prononcé les belles paroles qu'on va lire et qui ont été, à plusieurs reprises, interrompues par des applaudissements.

MESSIEURS,

Le génie humain a fait, dans ces derniers temps, de magnifiques découvertes, enfanté des prodiges inouïs. On dirait qu'il a reçu de Dieu une puissance qui ne lui avait point encore été donnée au même degré. La na-

ture, moins avare de ses secrets, ne lui cache plus le merveilleux mécanisme de ses lois; elle lui livre jusqu'à ses forces; l'homme, aujourd'hui, peut les unir, les diviser et, par des combinaisons savantes, les plier aux exigences de nos besoins, souvent même de nos caprices.

Soumise à des procédés nouveaux, la lumière reproduit, en un instant, avec une fidélité, une précision de détails que ne connut point le pinceau d'Apelles, tous les objets dont on lui demande l'image.

Une étincelle, ravie au foyer où se forme la foudre, devient le messager docile qui porte nos pensées d'un hémisphère à l'autre.

L'élément le plus léger, le moins résistant en apparence, attelé à nos chars, leur imprime ce mouvement rapide sous lequel les distances s'amoindrissent et s'effacent. De ces inventions admirables, quelle est la plus étonnante, la plus féconde en résultats utiles? Elles honorent toutes le génie de l'homme, et la religion s'empresse de les bénir, parce qu'elle y reconnaît un souffle, une inspiration du révélateur suprême, un rayonnement de sa lumière divine sur notre intelligence. Je n'établirai donc point de comparaison, je ne vous dirai même pas les influences qu'exerce sur la prospérité matérielle des peuples celle qui donne occasion à la solennité de ce jour. D'autres voix, plus autorisées à cet égard que la mienne, vous raconteront ces merveilles. De nouvelles facilités assurées au commerce et à l'industrie; des voies promptes ouvertes au transport, à l'échange des marchandises; le moyen toujours présent d'élever ou de soutenir au même niveau le bien-être des populations, en déversant de l'une à l'autre le trop-plein des produits de chaque contrée; enfin, pour vous, Messieurs, pour moi qui vous parle, des sympathies mutuelles, ces rapports de bon voisinage et de fraternelle amitié qui ne sont jamais mieux appréciés que lorsqu'ils s'affermisssent entre deux pays

unis par des intérêts communs, mais que la nature semblait avoir séparés; tels sont les avantages que nous apporte le chemin de fer. Je m'arrête à cet exposé sommaire : par de plus longs détails, je fatiguerais peut-être votre bienveillante attention, car je ne connais point l'art de parler avec quelque intérêt des choses de ce monde. Mais vous me permettrez un souvenir, ou plutôt l'aveu d'un doute dont, peut-être, vous fûtes coupables comme moi.

Vu la configuration topographique de notre pays, je m'étais plusieurs fois demandé si nous serions jamais appelés à partager les avantages dont jouissent des départements moins accidentés ou placés sous une température plus douce. Mes appréhensions à cet égard n'étaient point sans motifs. Pour élever du fond de nos vallées, attacher aux pentes abruptes, pousser au cœur de nos montagnes une voie ferrée, il faut de la hardiesse, du dévouement, des capitaux énormes. Les difficultés se hérissaient de toute part, et les esprits durent flotter quelque temps entre la crainte et l'espérance. Sous un gouvernement juste et fort, il ne saurait y avoir des inégalités dans la répartition de ses faveurs ; grâce aux efforts persévérants des premières autorités, comme des notabilités de la contrée; grâce à de hautes influences que je n'ai pas besoin de signaler à la reconnaissance publique, un plein succès va couronner l'œuvre qui semblait impossible. Le chemin de fer se relie aujourd'hui à la première ville du département; il touchait naguère au versant opposé du Cantal; bientôt il en aura franchi les sommets. Une fois établie sur toute la ligne, la circulation amènera des flots de voyageurs étonnés de retrouver ici les sites gracieux et pittoresques de la Suisse, plus étonnés encore d'y contempler des constructions gigantesques, merveilleuses créations de l'art moderne.

L'honneur des difficultés vaincues vous appartient, Messieurs de la Compagnie d'Orléans, et je suis heureux de vous offrir, à vous, les instruments de cette grandiose entreprise, comme à ceux de mes nobles concitoyens qui en ont demandé, préparé la réalisation, les remercîments empressés de mon pays.

Mais je vous dois à tous, Messieurs, des félicitations qui, sans moins d'opportunité, se placent avec plus de convenance sur les lèvres d'un évêque.

J'exaltais tout à l'heure les étonnantes découvertes de notre époque, leurs ingénieuses applications aux besoins, comme aux jouissances de la vie. Certes, ma pensée n'est point de retirer un seul mot des éloges que je leur ai décernés, et les inconvénients qui, incidemment, peuvent se rattacher aux progrès des sciences, ne diminuent ni leur utilité, ni mon admiration. Il faut l'avouer cependant, l'homme devait y rencontrer une tentation dangereuse. Fier des conquêtes de son génie, il pouvait, dans l'éblouissement de sa gloire, oublier Dieu de qui descend tout don parfait et lui contester même l'empire de ce monde. Ce danger s'est converti trop vite en une triste réalité. Dans quel langage hardi, quoique étudié, un auteur récent décrétait, de par la science, la déchéance de Dieu et de son Christ! Avec quelle témérité d'autres écrivains lui refusaient naguère le droit de manifester par des récompenses ou par des châtiments l'action de sa Providence! Eh bien! je ne connais rien de plus consolant, au milieu de ces tristes circonstances, que le spectacle d'une population religieuse, représentée par ses nobles chefs, lorsqu'elle vient rapporter à Dieu la gloire des grandes œuvres de l'esprit humain et demander pour elles le concours de sa constante protection.

Ce spectacle, je l'ai sous les yeux : aussi pour vous, Messieurs, qui me le donnez, le sentiment de ma respectueuse estime n'a d'égal que celui de ma sincère et vive gratitude.

Il y a là un magnifique exemple, une touchante protestation contre de décevantes erreurs, un acte de haute sagesse.

Les œuvres de l'homme, même les plus admirables, portent avec elles un caractère d'imperfection inhérent à notre nature. Si elles témoignent de notre force, elles accusent aussi notre faiblesse et, par là même, notre dépendance. Vous conduisez la vapeur, vous la retenez captive sous des cercles d'airain, vous ne la laissez échapper que dans la mesure qui profite, jamais avec la violence qui ravage; malgré ces sages précautions, qui peut vous garantir que l'élément indompté ne brisera point un jour sa prison ? Voyez plutôt ces chars de feu précipitant leur course sur le bord des abîmes, suivant les sinuosités de nos montagnes avec la rapidité de l'éclair qui serpente sur les flancs de la nue déchirée; que faut-il pour déterminer des désastres? un caillou tombé sur la voie. Non! l'intelligence, la pénétration, la sagesse, la force de l'homme ne suffisent point ici; nous avons besoin que Dieu nous aide de son secours, nous couvre de sa protection, qu'il commande à ses anges de parcourir avec nous ces voies rapides et de s'en faire eux-mêmes les surveillants, les célestes gardiens. C'est bien dans cette pensée, éminemment religieuse et préservatrice, que vous nous avez invités à porter ici les prières et les bénédictions de l'Eglise.

Mais s'il est important d'obtenir d'en haut protection et sécurité contre les accidents qui menacent la vie, il ne l'est pas moins de solliciter les grâces nécessaires au maintien de la moralité publique. A côté d'avantages réels, se présentent encore ici des dangers sérieux. Les mêmes chars peuvent nous apporter le mal comme le bien, l'erreur comme la vérité, les bienfaits de la civilisation et la corruption des grandes cités. Dans les communications plus fréquentes de contrée à contrée, il se fait un échange de pensées, d'habitudes, au-des-

sus desquelles, selon la nature de ces rapports, la foi se ravive ou s'éteint, les mœurs s'épurent ou s'altèrent. Ce double rôle de la question des chemins de fer, ce rapprochement des contraires, n'ont point échappé à votre prévoyante sollicitude, et maintenant il nous est un motif de plus pour demander à Dieu, avec un redoublement de ferveur, que notre chère Auvergne, ce pays aux religieuses et saines traditions, en prenant part à l'activité des sociétés modernes, ne perde rien de sa foi antique et de ses mœurs patriarcales.

Après ce discours on a vu s'avancer de front trois locomotives ornées de drapeaux, de verdure et de fleurs; elles représentaient en quelque sorte la hardiesse des entreprises humaines venant se courber et rendre hommage au pouvoir supérieur qui règle nos destinées.

Ces machines portent trois noms célèbres dans les fastes de la science : *Fourcroy, Cassini, Vauquelin.* Au moment où la main du prélat versait sur elles les bénédictions de l'Eglise, un frémissement a traversé la foule et de chaleureux vivats se sont élevés de toutes parts.

Car sur ces champs que foulait naguère le pas lent de nos troupeaux et de leurs paisibles conducteurs, ces représentants de l'activité moderne venaient annoncer qu'une ère nouvelle s'ouvrait pour nous et qu'à côté de la vie pastorale la vie industrielle devait aussi trouver sa place.

Immédiatement après cette cérémonie imposante, l'Orphéon a chanté un hymne à la France, on ne peut mieux approprié à la solennité du jour, et les applaudissements de l'auditoire ont récompensé cet à-propos universellement goûté.

L'Orphéon était heureux de voir se réaliser une des prévisions du programme qu'il s'était tracé à sa naissance, lorsqu'il disait, il y a quatre ans, les yeux fixés sur l'avenir :

> Ayons des chants pour la locomotive
> Qui du progrès nous apporte les lois ;
> Tenons-nous prêts : elle approche, elle arrive...
> Soyons d'accord de l'âme et de la voix !

Puis, aux sons d'une marche vivement cadencée, la foule s'est écoulée, accompagnant ses édiles au palais municipal où un banquet attendait les représentants que la Compagnie d'Orléans avait députés dans notre ville.

Le train spécial, parti de Capdenac à midi et demi et composé de trois wagons-salons, avait amené à cette fête MM. le baron Paul de Richemont, sénateur, délégué par le Conseil d'administration de la Compagnie ; Didion, délégué général du Conseil ; le comte Dubois, membre du Conseil d'Etat ; Déglin, ingénieur en chef du réseau central ; Souquières, ingénieur du matériel ; MM. Martin et Bertoux, ingénieurs ; Lemblé, chef de la traction ; M. Sanis, l'un de nos concitoyens, célèbre géographe ; MM. Vernier, Francis Riaux, Charles Bousquet, etc., etc. — M. de Maublanc, inspecteur principal du mouvement, accompagnait ces Messieurs et réglait la marche du train.

En dehors des personnes venues par le train spécial, des sous-préfets et du maire de Figeac cités plus haut, le Conseil municipal avait pour convives :

Mgr de Pompignac, évêque de St-Flour ; M. de Parieu, vice-président du Conseil d'Etat ; M. le Préfet

du département ; M. Delmas, secrétaire général ; M. le président du tribunal civil ; M. le président du tribunal de commerce ; M. le chef d'escadron commandant le département ; M. Vicart, ingénieur en chef du contrôle, et M. Cronier, ingénieur de l'arrondissement d'Aurillac ; M. Buchmuller, curé de Saint-Géraud ; M. Reveilhac, curé de Notre-Dame-aux-Neiges ; enfin, les membres du Conseil général présents à Aurillac.

M. de Parieu, vice-président du Conseil d'Etat, avait à sa droite M. le baron de Richemont, et à sa gauche Mgr de Pompignac.

En face de M. le vice-président du Conseil d'Etat, était M. de Parieu père, ayant à sa droite M. Conrad, préfet du Cantal, et à sa gauche M. Didion.

Comme c'est l'habitude pour les comptes-rendus de ces sortes de réunions, nous croyons devoir publier le menu du banquet cantalien, qui fait honneur aux fourneaux de M. Roux, restaurateur à Aurillac.

Potages. — Bisque d'écrevisses et à l'Impériale.

Relevés. — Turbot à la Portugaise, carpe du Rhin à la Chambord, chevreuil à la Conti, dinde truffée à la Toulouse, pâté de foies gras aux truffes, buisson de crustacés Ravigote.

Entrées. — Bécasses à la Sainte-Alliance, poulets à l'Anglaise, merles désossés en Chaufroix, cromeski au blanc de bartavelle.

Extra. — Sorbets au kirsch.

Rôts. — Faisans de Bohême, piqués, rôtis, jambons de Virginie à la Porte-Maillot.

Entremets. — Champignons, niokis au parmesan, crême diplomatique, chartreuse de pêches.

Au dessert, M. de Parieu, vice-président du Conseil d'Etat, et auquel revenait la place d'honneur,

a porté en ces termes la santé de l'Empereur, de l'Impératrice et du Prince impérial.

MESSIEURS,

Je remercie le Conseil municipal d'Aurillac de m'avoir convié à une patriotique cérémonie rehaussée par une somptueuse et cordiale hospitalité. Il a bien compris les sympathies que j'éprouve dans un moment heureux pour le développement d'une cité à laquelle me rattachent les plus chers souvenirs de ma jeunesse.

En célébrant l'inauguration de la voie ferrée qui l'unit à Figeac et à la partie méridionale du réseau de la Compagnie d'Orléans, la ville d'Aurillac n'exprime pas seulement, il me semble, sa propre satisfaction; elle veut être encore envers le Gouvernement et envers la Compagnie d'Orléans, si dignement représentée ici, l'interprète de la reconnaissance du département tout entier. (*Approbation.*)

Un long temps s'est écoulé avant que nos montagnes pussent espérer la jouissance de ce moyen de communication rapide qui est si éminemment approprié aux exigences de notre siècle.

Nous nous rappelons l'époque où la ligne de fer de Paris à Clermont était elle-même combattue comme inutile et comme devant, disait-on, aboutir au Puy-de-Dôme comme à une *impasse*.

L'impasse s'est ouverte, Messieurs, et si l'on jette les yeux sur les travaux entrepris ou achevés pour la traversée des Alpes, des Pyrénées, des Apennins, des Cévennes, le mot d'*impasse* n'est-il pas rayé de la langue des chemins de fer?

Grâce à l'ouverture de la ligne que nous inaugurons aujourd'hui, Aurillac est désormais à 6 heures de Toulouse, de cette capitale d'une région de la France

méridionale à laquelle notre département se rattache par plus d'une tradition commune.

Dans peu de temps aussi, notre jonction avec le réseau de la compagnie de Lyon sera opérée, en dépit des inondations qui ont détruit sur tant de points une voie ferrée dont nous commencions à jouir, et qui ont mis en lumière aux yeux de tous le zèle dont est animé le premier magistrat de notre département; qu'il me permette de l'en remercier ici au nom de tous. (*Mouvement d'adhésion.*)

Nous montrerons avec quelque orgueil, Messieurs, aux visiteurs du Nord et du Midi les beautés naturelles trop ignorées que renferme notre sol, cette verdure alpestre et ces accidents pittoresques, cherchés souvent par le touriste hors de son pays, et que nous présenterons avec confiance aux voyageurs attirés sur une terre dont nous améliorerons par des efforts constants les conditions d'hospitalité.

Sans doute nous ne pouvons offrir à l'étranger le charme de ces lacs limpides qui baignent le pied des Alpes suisses. Mais en revanche, quel spectacle varié présente notre département aux pélerins de la science qui aiment à chercher sur le sol actuel la trace des révolutions du globe et des accidents successifs de sa formation! La Suisse n'a rien de pareil à l'Auvergne sous ce rapport, et je ne crois pas qu'il existe une époque géologique qui ne soit en quelque sorte représentée, comme dans un spécimen abrégé, sur les coupes de la voie ferrée qui unira Murat à Rodez. On pourrait voir dans ce parcours comme une école préparée pour l'histoire minéralogique du globe.

Nous subissons quelquefois, il faut bien l'avouer, Messieurs, les inconvénients de la constitution physique et, pour ainsi dire, de la beauté même de notre sol.

Nos sommets élevés conduisent les nuages. Parfois l'inondation en descend. Plus souvent des froids prolongés font subir à notre culture de pénibles retards,

ou de funestes accidents. Les progrès de notre viabilité sont, par cela même, assujétis à d'inévitables lenteurs.

Ne nous laissons pas décourager sur l'avenir de notre pays par ces conditions un peu défavorables de notre territoire. Comme l'art des ingénieurs a vaincu l'obstacle de nos hauteurs, les Cantaliens pourront trouver en eux-mêmes le remède aux sévérités de leur climat. Il y a quelque chose qui domine les conditions physiques du sol, c'est l'intelligence et la volonté de ses habitants. L'instruction et la civilisation qui dépendent des efforts de l'homme peuvent former un climat moral plus précieux et plus fécond que la nature physique la plus généreuse. (*Sensation.*) Apprenons à saisir cette noble compensation d'un sol pauvre par des emprunts habiles à ces voisins dont le chemin de fer va nous rapprocher, par le développement de nos établissements d'instruction publique, par le perfectionnement de nos institutions locales, par les honneurs que nous décernons aux hommes qui ont illustré la patrie cantalienne.

Déjà l'étranger remarque dans nos murs la statue de ce grand pontife qui a été en quelque sorte la lumière du Xe siècle et dont le souvenir rappelle, avec le succès d'une longue et studieuse carrière, le prestige du sacerdoce catholique, toujours honoré parmi nous et représenté dans cette fête par un prélat entouré de notre vénération et dont nous avons, il y a quelques instants, admiré l'éloquence. (*Applaudissements.*)

Ne pourrions-nous pas, non loin de la statue du pape illustre, notre première gloire locale, élever un autre monument au courage et à l'esprit de sacrifice personnifié dans un brave général tombé au champ d'honneur, à 36 ans, au milieu d'un épisode héroïque des campagnes du premier Empire? Son souvenir est présent à chacun de nous, comme son image est dans cette enceinte.

Entre ces deux illustrations si diverses qu'Aurillac a produites et dont il consacrerait la mémoire, quel mérite ne se trouverait, pour ainsi dire, d'avance honoré et récompensé?

Sur le piédestal d'une de ces gloires cantaliennes est déjà inscrite la libéralité empressée (1) du Souverain qui accomplit noblement depuis dix-huit ans la tâche de diriger les destinées de la France et dont la justice a relevé notre département de l'oubli dans lequel l'avait longtemps laissé l'aspérité de son sol au milieu du premier réseau de nos voies ferrées.

Que le nom de Napoléon III soit donc présent au souvenir reconnaissant de notre réunion.

Je vous propose, Messieurs, de boire à l'Empereur, à l'Impératrice, au Prince Impérial. *(Bravos et cris de vive l'Empereur! vive l'Impératrice! vive le Prince Impérial!)*

M. le Préfet du Cantal a pris ensuite la parole et a porté la santé de S. Exc. le ministre des travaux publics dans les termes suivants que nous sommes heureux de pouvoir reproduire et qui ont été très applaudis.

MONSEIGNEUR,
MESSIEURS,

Cantalien par le cœur, sinon d'origine, j'applaudis de toute l'énergie de mon âme au grand évènement de ce jour.

La première locomotive a franchi nos montagnes; l'heure du progrès a sonné; déjà brille l'aurore d'une

(1) Souscription de l'Empereur pour la statue projetée du général Delzons.

ère nouvelle. Le département du Cantal va sortir enfin de son fatal isolement; dès aujourd'hui, il est annexé au cœur de la France : nous ne sommes plus qu'à 19 heures de la capitale. *(Bravo.)*

Aux incrédules, aux esprits chagrins, s'il pouvait s'en rencontrer, j'opposerais l'initiative si courtoise de la municipalité d'Aurillac; j'opposerais ce flot immense de population qui, malgré une pluie persistante, a envahi la gare sous nos yeux; j'opposerais les bénédictions de l'Église : les prières, les vœux patriotiques de notre digne prélat, doivent porter bonheur. *(Applaudissements.)*

Enfants de la Jordanne, saluons avec enthousiasme ces messagers, aux ailes de feu, qui vont vivifier nos villes et nos campagnes; souhaitons la bienvenue la plus cordiale, la plus affectueuse, aux hôtes éminents de notre municipalité; rendons hommage, hommage d'admiration et de reconnaissance, aux ingénieurs, à ces vaillants soldats du travail, pour qui des difficultés presque insurmontables n'ont été que l'occasion d'un nouveau triomphe. *(Bravo, bravo.)*

Et surtout, Messieurs, comme on vient de le dire si chaleureusement, surtout n'oublions jamais que l'immense bienfait dont nous sommes l'objet nous le devons à l'Empereur, au Souverain libéral qui, fidèle à son origine, veut la diffusion du progrès et des lumières jusqu'aux extrémités de son vaste Empire. *(Applaudissements chaleureux.)*

Après avoir acclamé le toast national que l'honorable vice-président du conseil d'Etat a porté dans les termes les plus sympathiques, buvons, Messieurs, buvons à la santé du Ministre qui interprète avec autant de distinction que de dévouement la pensée du Souverain, soit qu'il s'agisse d'ouvrir de nouvelles voies de communication ou de régénérer la vie agricole, soit qu'il faille réparer les cruels désastres d'une inondation.

A Son Excellence M. Béhic, qui, hier encore, an-

nonçait au Préfet du Cantal une nouvelle allocation de 15,000 francs au profit de nos malheureux inondés !

Au Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ! (*Applaudissements prolongés.*)

M. de Parieu père, maire de la ville, s'est levé à son tour; nous n'avons pas à faire ici l'éloge du premier magistrat de notre cité; tout le monde le connaît et l'apprécie; voici le discours de M. le maire.

Enfin, Messieurs, arrive le jour où notre département commence à n'être plus condamné à n'avoir que ses devoirs à remplir, que ses charges à supporter.

Mais pour que le jour de la justice pût venir luire sur lui, il lui fallait plus peut-être que quelques plaidoyers officieux : il lui fallait des hommes dont la haute parole fût écoutée ; il lui fallait, par-dessus tout et avant tout, un gouvernement qui, se révélant à la France par la force que lui donnaient son origine et sa jeunesse, osât proclamer, dès son début, que l'heure des réparations, pour des départements déshérités comme était le nôtre, était enfin venue. Ce gouvernement c'est l'Empire, c'est-à-dire la nouvelle alliance du plus grand peuple du monde avec le plus grand nom des temps modernes. (*Très bien.*) De cette union devait naître et, en effet, a surgi une crise régénératrice, glorieuse pour tous, profitable à tous les intérêts généraux du pays, et qui ne pouvait que laisser une impérissable empreinte sur cette période exceptionnelle à laquelle la Providence elle-même n'a pas dédaigné de s'associer.

De là cet irrésistible élan donné au commerce et à l'industrie, ainsi qu'à toutes les branches de la prospérité publique. L'Empereur n'a-t-il pas en effet pro-

clamé que la gloire de nos armes une fois reconquise, l'heure des conquêtes matérielles était enfin venue, et que la France devait mettre à sa disposition ses travailleurs, comme elle y avait mis naguères ses soldats ? (*Marques d'adhésion.*)

Ces dernières conquêtes, vous le savez, ne coûtent aux peuples ni or, ni sang, ni larmes.

De là enfin, Messieurs, à un point de vue plus modeste, mais qui nous touche de plus près, cette fête d'autant plus émouvante qu'elle vient de recevoir la première, la plus haute des consécrations, celle de la religion. Grâces en soient rendues aux vénérés prélats qui ont bien voulu la bénir; ils ont compris que c'était une solennité patriotique pour toute notre Haute-Auvergne.

Grâces en soient enfin rendues à vous tous, éminents ingénieurs; c'est par vos infatigables labeurs que ces barrières élevées en quelque sorte à chaque pas dans nos contrées par la nature ont été comme renversées; on croirait à cette vue, en vérité, le génie humain arrivé à l'apogée de sa puissance, si, en croyant tout découvert, ce n'était pas risquer de prendre l'horizon pour les bornes du monde. (*Mouvement d'approbation.*)

Ces sentiments, Messieurs, que je viens vous exprimer et qui nous ont réunis dans ce banquet, ne sont nullement circonscrits dans cette enceinte. Ils sont communs à la ville entière et à tous ceux que j'ai l'honneur de représenter ici; c'est un devoir bien doux de m'en rendre en ce jour l'interprète.

Je vous propose donc de boire à MM. les représentants de la Compagnie d'Orléans. Ils ont bien voulu venir ajouter à la solennité de ce jour. Ils savent qu'elle est pleine d'avenir pour notre pays; ils savent que c'est un commencement de réparation qui lui était dû, une première compensation à ses souffrances séculaires. Grâces vous soient donc rendues, Mes-

sieurs, d'être venus, quelques-uns de fort loin, au milieu de nous. Vous avez pu voir combien votre présence y était sympathique. Merci aussi de n'être pas arrivés les mains vides de soulagements pour nos pauvres. Vous avez voulu les faire participer aux joies que promettait ce jour à nos populations : ces pensées nous touchent et honoreraient tous autres que vous. Je ne vous en remercie pas moins; à vous tous, messieurs, la ville reconnaissante! (*Applaudissements prolongés.*)

Après un léger intervalle, M. le baron Paul de Richemont, sénateur, dont chacun avait été à même d'apprécier l'aménité toute gracieuse, M. de Richemont, disons-nous, a indiqué, en quittant son siége, qu'il avait l'intention de prendre la parole.

M. Paul de Richemont est grand, jeune encore; sa physionomie respire tout à la fois l'intelligence et la bonté; il portait à la cérémonie la croix de commandeur de l'ordre impérial de la légion d'honneur, et à sa boutonnière une brochette de décorations étrangères.

Après s'être recueilli un instant, M. de Richemont a improvisé le discours suivant qu'un de nos confrères de la presse parisienne, M. Charles Bousquet, attaché à la Compagnie d'Orléans, a bien voulu transcrire pour nous.

Messieurs,

L'accueil sympathique que vous faites aux représentants du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, non moins que les sentiments de haute bienveillance exprimés par Mgr de St-Flour, tout ici nous touche profondément.

Déjà à notre arrivée à la gare, nous avons éprouvé une vive et légitime émotion. L'intempérie de la saison rendait plus saisissant encore le splendide spectacle qui s'est offert à nos regards. *(Très bien.)*

Votre vénérable évêque, dans son costume pontifical, était là, au milieu d'un clergé nombreux, prêt à bénir la grande œuvre dont l'Empereur nous a confié l'exécution. Autour du prélat, et pour recueillir sa parole si éloquente et si vraie, se pressait une foule choisie dans laquelle on vous remarquait vous, Messieurs, l'élite de la cité, et dont quelques uns portent un nom que le premier vice-président du Conseil d'Etat a appris à la France entière à honorer. *(Bravo)*. Partout, sur les gradins du magnifique amphithéâtre que forme naturellement la disposition des lieux, des masses profondes de campagnards, descendus de la montagne, présentaient leurs figures intelligentes et épanouies, qui semblaient nous souhaiter la bienvenue. Et nous tous, ouvriers de cette grande entreprise, nous étions reconnaissants de la réception qui nous était faite. *(Applaudissements prolongés.)*

C'est, comme vous l'avez si bien exprimé, Monseigneur, que chacun avait compris tout ce qu'il a fallu de volonté persistante, de travail et de sacrifices pour établir une voie ferrée dans le plus grand diamètre de la Haute-Auvergne où, pendant tant de siècles, les échanges ne se sont opérés qu'à dos d'homme et au moyen de bêtes de somme. Nous voici parvenus à une altitude de 631 mètres au-dessus du niveau de la mer. Dans la halte que nous faisons au milieu de vous, vos applaudissements nous donnent un nouveau courage; et, d'ici à deux ans, nous aurons franchi, à 1,152 mètres, le faîte le plus élevé des chemins de fer français. *(Bravo, bravo!)*

Permettez, Messieurs, aux administrateurs dont les projets ont été si heureusement exécutés, de rendre hommage, en présence de cette assemblée, à ceux qui

ont construit le chemin de fer de Figeac à Aurillac. (*Marques d'assentiment.*)

Vous les avez vus à l'œuvre, vous avez donc pu apprécier le rare mérite de l'ingénieur en chef M. Déglin, le talent, la ténacité, l'infatigable activité de MM. Ferrand et Bertoux. Ces ingénieurs ont été secondés par tout un personnel de chefs de section, de conducteurs, de piqueurs, d'employés et d'ouvriers, à qui je suis heureux d'adresser en public tous nos remercîments. (*Oui oui, c'est vrai! Très-bien !*)

Vous le possédez donc enfin, Messieurs, ce chemin de fer si ardemment désiré, et avec lui une ère nouvelle va s'ouvrir pour vos montagnes. Trop longtemps, vos enfants ont été chercher la fortune au loin; aujourd'hui, la fortune elle-même vient, à son tour, vous chercher chez vous. Bientôt, vous garderez au pays vos fils et vos filles; ils trouveront bien plus d'avantages dans la culture du bien de la famille, en multipliant le nombre des bestiaux, en augmentant la production des fromages, de la viande, de la laine. Ils seront moins tentés d'aller louer leurs bras au dehors, et de risquer dans les villes leur santé et leur bonheur. (*Interruption. Marques nombreuses d'approbation*). En effet, les marchés nouveaux et nombreux qui vont s'ouvrir aux produits de vos prairies, si intelligemment irriguées, en augmenteront considérablement la valeur.

L'exportation de ces objets de première nécessité ne rencontrera d'autres limites que les distances extrêmes. Vous pouvez compter sur vos associés pour vous seconder; car, je le dis avec une sincère satisfaction, nos intérêts dans cette question se confondront avec les vôtres, et une intelligente appropriation des tarifs favorisera le développement des richesses de votre sol. (*Applaudissements prolongés.*)

Messieurs, les voies ferrées exercent partout, dans la plaine comme dans la montagne, une heureuse

influence. Elles entraînent forcément dans le courant d'activité commerciale les contrées qu'elles sillonnent. Aussi est-ce avec défiance, avec chagrin même, que les esprits arriérés, les partisans de l'inaction, les voient pénétrer dans leur pays. A leur point de vue, ils ont raison; car le chemin de fer a horreur de l'immobilité. Il crée autour de lui le mouvement et la vie : rien ne l'arrête ; il pénètre partout; il réveille l'ouvrier qui s'endort sur l'oreiller commode, mais misérable, de la routine, en lui disant : levez-vous ; améliorez vos procédés; votre travail vous vaudra de l'or! Et celui qui écoute ce conseil est bientôt largement rémunéré. *(Bravo! bravo! Mouvement prolongé d'assentiment).*

Aussi, chaque fois que nous posons nos rails dans un département qui avait été privé jusqu'alors de ce puissant moyen de transport, nous faisons d'importantes recrues pour la grande armée de la paix, dont le général en chef se nomme le progrès, dont les légions s'appellent l'agriculture, l'industrie, le commerce, et dont les champs de bataille sont couverts des abondantes moissons qu'enfantent la concurrence et les sueurs d'un peuple enrichi chaque jour par le travail. *(Très bien!)*

Nobles luttes, fécondes pour l'heureuse patrie qui n'a plus à conquérir sa gloire et le respect des nations sur ces autres champs de bataille, inondés de sang naguères par les rivalités fratricides des républiques, ou les ambitions exagérées ou injustes des monarchies. *(Bravo!)*

Ne vous étonnez pas, Messieurs, si, même au milieu de ce banquet, ma pensée se reporte vers des événements récents qui ont été, pour le monde civilisé, des objets de scandale et d'horreur; c'est que mon esprit se trouble et reste confondu quand je songe que tout le travail de la génération actuelle, ses efforts, ses recherches, ses découvertes merveilleuses en tout genre, ainsi que la puissance expansive d'une indus-

trie toujours en voie de perfection, d'une agriculture qui s'améliore sans cesse, d'un commerce qui a reculé les colonnes d'Hercule jusqu'aux limites du monde, quand je songe, dis-je, que cet ensemble admirable de forces productives pourrait être instantanément arrêté. Il suffirait pour cela d'une de ces évolutions de la politique des nations étrangères, qui déjà nous a ramenés aux préoccupations des époques barbares, à la recherche des moyens les plus efficaces de s'entre-détruire et d'opposer à des bataillons nombreux des bataillons plus nombreux encore. *(Très bien! très bien! Mouvement prolongé de vive émotion.)*

Cette situation étrange qui paraît d'abord en contradiction avec l'esprit de notre temps, ma raison se l'explique cependant. Elle me dit que nous avons à compter, au dehors, avec les passions d'une autre époque, et que, pour n'avoir pas à recourir à la démonstration de notre force, il nous faut être si complètement organisés pour la lutte que nul n'ose la tenter contre nous. Or, dans cet ordre d'idées, les chemins de fer deviennent encore, Messieurs, pour l'Etat un de ses plus utiles auxiliaires. En activant le développement de la richesse, ils fournissent au pays le nerf de la guerre ; ils décuplent ses forces par la rapidité des transports, et contribuent ainsi à la puissance, comme à la sécurité de la patrie. *(Applaudissements.)*

Unis, je le sens, dans les mêmes sentiments, buvons tous ensemble à la prospérité de vos belles montagnes, à la prospérité de la ville d'Aurillac, de cette cité hospitalière qui nous donne si gracieusement droit de bourgeoisie dans son sein A la ville d'Aurillac ! au département du Cantal !

Ces belles paroles, prononcées avec cette voix sympathique que possède l'orateur et qui, dès le début, s'était emparée de l'auditoire, ce discours

éloquent, dont toutes les intentions avaient été parfaitement saisies par les convives du banquet, a produit une vive émotion, et c'est au milieu des applaudissements les plus chaleureux que M. le baron de Richemont a repris son siége en recevant les félicitations des personnes qui se trouvaient près de lui.

M. le maire de Figeac a obtenu un grand succès en rappelant, dans le toast qu'il a porté, un fait historique des plus intéressants ; on va en juger.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de porter un toast à la ville d'Aurillac !

Aux bons et anciens rapports existant entre Aurillac et Figeac !

Au développement de leurs relations par le chemin de fer !

Situées aux confins, l'une de l'Auvergne, et l'autre du Quercy, et sur les limites de terrains propres à des cultures différentes, ces deux villes durent, par suite de ces circonstances topographiques et géographiques, établir, dès l'origine de leur fondation, des rapports aussi nombreux que le permettaient alors leurs voies de communication, et lier de nombreuses relations de commerce et d'échange.

Nous recevions vos bestiaux, vos laines, vos fromages et les autres produits de votre sol ; nous vous envoyions nos blés, nos vins, nos chanvres.

Ces relations séculaires d'affaires conduisirent à des rapports de société et établirent entre les deux villes des liens plus intimes que resserra encore un acte de noble générosité et de haute et fraternelle charité de

vos ancêtres envers les nôtres, dans des temps bien malheureux pour ceux-ci.

Convié par les soins de l'honorable collègue qui dirige avec tant de zèle et de dévouement l'administration de la ville d'Aurillac et par la bienveillance de Messieurs les membres du conseil municipal, convié à l'honneur de m'associer à une de vos fêtes civiques et à m'asseoir à votre table à côté des édiles de la cité, je tiens à devoir et à plaisir de rappeler dans cette solennité et le service rendu et la reconnaissance acquise.

Le temps n'efface ni l'une ni l'autre. (*Très-bien.*)

C'est qu'il y a, en effet, de cela bien longtemps, deux siècles et plus : c'était en 1653. (*Redoublement d'attention.*)

Une affreuse maladie contagieuse au premier chef, après avoir ravagé la Provence et le Languedoc, semant partout l'effroi, la mort et la solitude, *la peste, puisqu'il faut l'appeler par son nom*, dit notre bon et naïf Lafontaine, la peste décimait nôtre malheureuse cité, et, par surcroît d'infortune, la famine, la hideuse famine, ajoutait ses poignantes angoisses aux horreurs et aux tortures de la maladie.

Je vous épargnerai le récit de ces désolations. Sachez seulement que *les vivants*, dit un annaliste, *suffisoient à peine à ensevelir les morts*. 2,500 habitants périrent, et, de ce nombre, trois consuls.

L'infortune de nos ancêtres parvint aux oreilles des vôtres, et soudain, avec une généreuse spontanéité, le conseil de ville, touché de nos afflictions, députa vers Figeac deux consuls avec un bourgeois , MM. François Textory, François de Combefort et Jean Vigier, pour nous offrir, je rapporte ici les expressions textuelles de la délibération consignée dans nos archives consulaires, pour nous offrir « des grains, bétail, » médecins, apothicaires, chirurgiens, drogues, mé- » dicaments et argent, assurant qu'ils avoient fait fonds

» pour cela, rassurant les parents dont les enfants sui-
» voient les cours d'instruction d'Aurillac, ajoutant
» qu'ils garantissoient à tous les écoliers de Figeac
» qui étoient logés à Aurillac, l'argent nécessaire pour
» leur entretenement, et répondant aux hôtes où ils
» étoient logés de leur dépense pour six mois. »

Grâce à ces secours, grâce à ces bonnes paroles, l'espoir revint aux cœurs de nos aïeux, et, le temps aidant, le fléau cessa ses ravages.

Et alors le premier soin, comme le premier devoir du conseil général de Figeac, fut de consigner ces faits dans une délibération portant que *Messieurs les consuls et habitants d'Aurillac seroient remerciés des assistances qu'ils avoient offertes, que les sieurs Viguier d'Anglanat et de Ban, consuls, et également un bourgeois, iroient avec des chevaux* (noûs étions loin des chemins de fer!) *porter des remercîments à la ville d'Aurillac et à ses habitants et leur offrir en retour les assistances et services qui dépendroient de la ville de Figeac.* (Mots textuels de la délibération.)

Vous le voyez, Messieurs, ce n'est point d'aujourd'hui que datent les bons rapports de la ville de Figeac avec celle d'Aurillac; cimentés par de tels bienfaits et par des services aussi signalés, ils n'ont pu que se continuer et se fortifier par le temps. Le chemin de fer que vous inaugurez aujourd'hui, en rapprochant les distances et nous donnant de nouvelles facilités, ne peut encore que les développer. (*Très-bien.*)

Pour moi, Messieurs, je m'estime heureux d'être l'interprète de ces espérances et de nos sentiments de reconnaissance deux fois séculaire.

Permettez-moi donc de renouveler mon toast à la ville d'Aurillac, à sa prospérité, aux bons et anciens rapports des villes d'Aurillac et de Figeac, au développement de leurs relations et de leur richesse par le chemin de fer ! (*Bravos prolongés.*

M. le maire de Maurs a voulu aussi rendre justice à ceux qui avaient appuyé de tout leur pouvoir le tracé par Maurs, et payer son tribut d'éloges à MM. les ingénieurs de la construction. Nous reproduisons également ses paroles.

Messieurs,

Après les beaux discours que nous venons d'entendre, permettez-nous de remplir un modeste devoir.

Au nom du Conseil municipal et de la population de la ville de Maurs, nous remercions M. le Maire et Messieurs du Conseil municipal d'Aurillac du bon sentiment qui a amené la représentation de notre chef-lieu de canton dans cette belle solennité.

Qu'un souvenir rétrospectif nous soit aussi permis. Nous sommes heureux de saisir cette occasion pour témoigner notre reconnaissance au Comité, dont nous voyons ici presque tous les membres, pour le concours loyal et éclairé qu'il apporta au projet de la voie ferrée par Maurs. Sa construction réalise un bienfait pour cette contrée qui pourra désormais entrer dans le progrès agricole et commercial, bienfait des voies nouvelles qui rend les villes solidaires et sœurs.

Ce ressouvenir se reporte aussi vers M. d'Arnoux, notre ancien préfet, qui mit à poursuivre le même but tout son zèle et tout son dévouement.

Nous nous joignons de grand cœur aux remercîments déjà si bien exprimés à l'égard de Messieurs les administrateurs et ingénieurs de la Compagnie d'Orléans qui, en tenant toutes les promesses, ont rapidement accompli de magnifiques travaux. *(Applaudissements.)*

M. Didion, délégué général du conseil d'administration de la Compagnie, a répondu en quelques mots au toast porté par M. Clary.

« Vous n'avez eu affaire jusqu'ici, a-t-il dit, » qu'à une partie de notre état-major. Vous » connaîtrez bientôt l'autre, et soyez persuadés, Messieurs, qu'elle se montrera également digne de » l'estime dont vous entourez les agents de la cons» truction. »

Après ces paroles qui furent suivies d'unanimes applaudissements, on entendit l'Orphéon avec un nouveau plaisir ; puis on se leva pour passer dans le petit salon, tandis qu'il était procédé, avec une célérité très intelligente, à l'enlèvement de la grande table du banquet, et que se préparait le punch qui devait lui succéder.

Dans la soirée, de nombreux invités vinrent se mêler aux convives du dîner, et l'on se sépara assez tard, plein de reconnaissance pour l'hospitalité du Conseil municipal.

Hospitalité cordiale et généreuse qui rayonnait dans les regards de ceux qui l'offraient, aussi bien que de ceux qui étaient heureux de l'accepter.

Le feu d'artifice et la retraite aux flambeaux qui devaient clore la journée étaient devenus impossibles avec la persistance de la pluie. Le ciel nous tenait rigueur et s'obstinait à nous cacher ces gerbes d'étoiles filantes que l'astronomie nous a promises pour la première quinzaine de novembre ; mais s'il a maussadement refusé de prêter le concours de ses splendeurs à celles que nous avions préparées, nous avons du moins tiré de nos propres ressources tout le parti possible ; un grand nombre de mai-

sons se sont illuminées, et dans cette lutte entre les éléments et l'enthousiasme public, c'est l'enthousiasme qui a eu le dernier mot.

Aurillac, 14 novembre 1866.

ACHILLE FERARY.

Lundi, à onze heures du matin, la Compagnie d'Orléans réunissait, à l'hôtel de la Poste, dans un fort beau déjeuner offert par elle, ses amphytrions de la veille et la plupart des convives du banquet de l'Hôtel-de-Ville; et le même jour, à trois heures, les personnes faisant partie du train spécial d'inauguration s'éloignaient d'Aurillac, après avoir échangé d'amicales poignées de main avec leurs hôtes.

Au moment où s'accomplissait le grand acte du 11 novembre, les journaux de Paris, prévenus la veille, en répandaient la nouvelle en tous lieux.

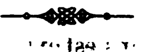
Dans sa chronique locale du 17 novembre, le *Moniteur du Cantal* rend compte en ces termes de la seconde partie de la fête :

« Mercredi la ville d'Aurillac a pu, grâce à une température plus clémente, réaliser la seconde partie du programme des fêtes que le mauvais temps avait forcément interrompues dimanche dernier. A l'entrée de la nuit, les établissements publics et un grand nombre de maisons particulières ont été illu-

minées; et la population accrue, ce jour-là, des nombreux étrangers que la foire de la Saint-Martin avait amenés parmi nous, se pressait pour admirer les merveilles pyrotechniques dont l'exhibition n'est pas un des moindres attraits des réjouissances publiques. L'hôtel-de-ville, la place d'armes, l'hôtel de la préfecture, la façade monumentale du nouveau palais de justice, la grande arcade du viaduc resplendissaient de feux multicolores dont la profusion n'excluait pas le bon goût.

» A huit heures, une nuée de chandelles romaines s'est élevée dans les airs, semant l'azur assombri d'étoiles aux mille couleurs; les grandes pièces du feu d'artifice ont déroulé leurs capricieuses figures, éclairant de lueurs fantastiques la foule ravie qui couvrait littéralement le champ de foire. La pièce principale, reproduisant le monogramme de l'Empereur, a été plus particulièrement applaudie. Car chacun reportait sur le Souverain et sur sa noble Compagne dont ce jour était la fête, le tribut d'admiration et de dévoûment que tout cœur français est fier d'accorder à Celle qui personnifie sur le trône la Grâce et la Charité.

» A neuf heures, une retraite aux flambeaux à laquelle ont pris part les soldats de garnison, l'Orphéon d'Aurillac et la musique de l'Ecole supérieure, a dignement couronné cette série de réjouissances dont le souvenir vivra longtemps parmi nous. »



LE

CHEMIN DE FER

DU CANTAL

Ire SECTION

Le chemin de fer de Figeac à Aurillac est un nouveau tronçon de la grande ligne transversale de Bordeaux à Lyon, par Périgueux.

La première section de cette ligne, de Coutras à Périgueux, 75 kilom., a été ouverte le 20 juillet 1857; la deuxième, de Périgueux à Brive, 72 kilom., a été livrée le 30 septembre 1861; la troisième, de Brive à Figeac, 90 kilom., a été ouverte le 10 novembre 1862, et, enfin, la quatrième, de Figeac à Aurillac, vient d'être solennellement inaugurée à Aurillac le 11 novembre 1866.

Encore deux années, la ligne entière, sur laquelle il ne reste plus que 32 kilom. environ à exécuter, sera achevée, et ainsi se trouvera résolu un problème dont la réalisation eût été, il y a trente années à peine, considérée comme la plus aventureuse utopie.

Ce délai de deux ans est exigé par les prodigieuses difficultés d'exécution de la section comprise entre Murat et Aurillac, et principalement par la percée du faîte du *Lioran*.

Il s'agit, en effet, d'ouvrir au milieu de ces masses volcaniques un chemin souterrain de 1 kilomètre 956 mètres de longueur; et regardez ce que peut le génie moderne : ce *Lioran* qu'il s'agit de traverser, c'est à la hauteur de 1,150 mètres au-dessus du niveau de la mer que le chemin de fer, par des rampes successives, est venu le trouver!...

Le tracé se détache de la ligne principale à Figeac, a une altitude de 200 mètres, remonte le cours du Celé, et va franchir au col du Rouget, à 590 mètres d'élévation, le faîte de séparation des eaux du Lot et de la Dordogne; traverse la Cère à son confluent avec la Dautre, et aboutit à Aurillac à 631 mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer.

Avant d'entrer dans la description du tracé, qu'il nous soit permis de donner quelques détails sur la nature des terrains que nous allons traverser ; ils aideront le lecteur à comprendre et à apprécier les difficultés sans nombre surmontées par les ingénieurs de la Compagnie, et ils permettront à notre récit de s'avancer libre et plus rapide, comme la locomotive qui va nous emporter.

A Figeac, nous sommes encore dans les terrains jurassiques ; mais en quelques tours de roues, et avant d'avoir quitté le département du Lot, nous pénétrons dans les terrains primitifs, granites, gneiss, mica-shistes, etc., dont se compose le plateau central de la France. Ces terrains offrent, par leur composition, peu de variétés. A la surface, comme aux plus grandes profondeurs, c'est toujours du granite ou du schiste. A l'aspect, ils présentent les mouvements les plus variés, malgré l'action du temps, qui s'est chargé d'arrondir les angles et de garnir ces terrains arides d'une végétation plus ou moins

vigoureuse. Dans les terrains modernes, des assises régulières, saisissables dans leur succession ; dans les autres, rien de régulier : accidents partout ! Mais ces accidents ont leur harmonie et le touriste y trouve son compte. Le géologue aussi, après tout, car en plus d'un endroit de ce grand plateau, les eaux se sont trouvées emprisonnées un moment, et ont formé des lacs où l'on retrouve les terrains et toutes les ressources de nos grandes plaines, de nos larges vallées, témoin le plateau d'Aurillac, où l'on rencontre avec étonnement, au milieu des roches primitives et d'éruption, un dépôt calcaire qui surgit sur une surface de plusieurs lieues carrées.

Dans son parcours de 65 kilom., le tracé présente des aspects différents ; en l'envisageant de la sorte, il se subdivise naturellement en trois parties.

De Figeac à Banhac et Maurs, on suit le Celé et la route de Toulouse à Clermont. Le cours d'eau, la route, le chemin de fer se disputent l'étroite cuvette de ce vallon et parviennent à s'y loger et à poursuivre leur carrière à peu près côte à côte, en bons voisins. Aussi ne rencontre-t-on, sur cette première partie, ni rampes, ni ouvrages extraordinaires. Le talent de l'ingénieur s'y révèle toutefois par le bon accord qu'il a réussi à établir entre ces lignes d'eau, de terre et de fer, et par des ouvrages d'art où l'emploi de la brique se marie heureusement avec la pierre de taille. Nous citerons particulièrement le pont des Aurières, entre les stations de Banhac et de Maurs, comme une œuvre dans ce genre parfaitement réussie. Il y a là un passage fort intéressant : en moins d'un kilomètre de trajet, on franchit deux fois la rivière, deux fois la route, et l'on traverse un contrefort, au moyen d'un souterrain de cent mètres de longueur. Il y aurait

beaucoup d'autres citations à faire; mais dans ce pays, les belles choses ne suffisent plus : il faut l'extraordinaire.

Avant d'arriver, nous avons déjà quitté le Celé, pour entrer dans la Rance, et nous allons nous séparer de celle-ci, à 7 kilomètres de Maurs, pour remonter le cours du Moulègre. Il nous conduira au plateau du Rouget, près de sa source et au faîte de séparation des bassins du Lot et de la Dordogne, dont nous avons parlé plus haut. Dans cette traversée, l'aspect a changé et les difficultés ont grandi : au lieu d'un ruisseau, des torrents; au lieu d'une vallée étroite, des ravins sans ordre, sans issue !...

Il faut se frayer un passage à travers des contreforts enchevêtrés qui ne permettent aucun développement; mais bien plus, dans cette gorge sauvage, sur quinze kilomètres de longueur, pas de chemins, de simples sentiers pour les bêtes de somme. Il a fallu établir, avant tout, une route pour amener les matériaux nécessaires à la construction de la ligne.

La pente des vallées était d'ailleurs tellement rapide qu'on a dû adopter des rampes exceptionnelles pour atteindre le faîte.

Hâtons-nous d'annoncer que les deux rampes de 20 millimètres, d'une longueur ensemble de 15 kilom., ont été franchies avec une parfaite régularité et une vitesse de 40 kilomètres à l'heure, à la montée comme à la descente, par les machines ordinaires de la Compagnie d'Orléans. Cette expérience est fort rassurante pour l'avenir des chemins entrepris ou à entreprendre dans des conditions de cet ordre.

La station de Boisset est placée sur un palier entre les deux rampes de 20 millimètres.

Sur cette faible étendue, nous avons compté vingt-cinq ponts ou viaducs sur la Rance et le Moulègre, trois tunnels, un grand nombre d'ouvrages d'art moins importants, sans parler de tranchées profondes se succédant à chaque instant.

Nous entrons maintenant dans la troisième partie du tracé. Elle offre encore des conditions nouvelles.

Il faut franchir la vallée de la Cère et côtoyer celle de la Dautre. Mais la première présente une profondeur de près de 60 mètres, et la seconde a des flancs tellement tourmentés que les ingénieurs ont dû se maintenir sur ses crêtes, au prix de tranchées profondes, ouvertes dans les granits les plus durs.

La Cère a été traversée au moyen d'un viaduc d'une nature tellement nouvelle que nous devons nous y arrêter comme ont fait les invités du train d'inauguration.

Ce viaduc se compose d'une grande poutre en treillis de 236 mètres de longueur, reposant sur quatre piles en fonte ; il est terminé à chaque extrémité par trois arches en maçonnerie et des tourelles sur chaque face des culées.

La longueur totale de l'ouvrage est de 308 mètres ; la hauteur du rail au-dessus de la rivière est de 56 mètres ; la portée de chacune des travées centrales est de 50 mètres, et celle des travées extrêmes, un peu moindre.

Les piles métalliques se composent de huit colonnettes en fonte de 30 centimètres de diamètre, reliées entre elles par des entre-toises en tôle, et elles reposent sur des socles en maçonnerie de forme elliptique.

Tout ce système, d'une légèreté aérienne, offre

une harmonie de lignes qui plaît à l'œil et inspire la sécurité.

L'ouvrage, au surplus, a été éprouvé par les ingénieurs de l'Etat, sous les plus fortes charges, et a déjà subi le passage de trains lourds et nombreux, sans déformation et sans oscillations.

Le prix de revient du viaduc de la Cère est de 810 mille francs ; ce qui donne une dépense de 2,700 fr. par mètre courant et de 85 fr. par mètre superficiel en élévation. C'est environ la moitié de ce que coûterait un ouvrage en maçonnerie avec les mêmes dimensions. L'économie de temps est également de moitié ; il a été exécuté en 18 mois ; trois années seraient nécessaires pour un viaduc en maçonnerie de cette hauteur, surtout dans un pays où les matériaux de construction sont rares et difficiles à traiter.

Il est entré dans cet ouvrage 930 mille kilog. de métal, fer ou fonte.

N'omettons pas de dire un mot du *lançage* de la poutre métallique en treillis et de la pose des colonnes des piles.

La difficulté résidant ici dans la hauteur, le problème a été retourné ; on a commencé la construction par le haut. Expliquons-nous. La poutre, montée et dressée sur une grande plate-forme en tête de l'ouvrage, a été placée sur de forts galets en acier et *lancée* dans l'espace, glissée si l'on préfère, dès que sa longueur fut suffisante pour se faire contre-poids à elle-même. L'extrémité arrrivée à l'aplomb du premier socle, on y a conduit les colonnes en fonte et on les a descendues au moyen de treuils puissants ; on les a ensuite mises en place, une à une, jusqu'à complet achèvement d'une pile ; puis on s'est servi

de cette pile comme d'un support, et l'on a glissé la poutre jusqu'à la pile suivante, où la même opération a été recommencée, et ainsi de suite jusqu'à l'arrivée de la poutre sur les maçonneries de la rive opposée. Cette opération, entièrement nouvelle dans l'art de l'ingénieur, offre le plus grand intérêt et produit une grande impression à l'esprit.

Le projet de la partie métallique a été rédigé par M. Nordling, ingénieur en chef, et l'exécution en a été confiée à la maison Cail et Ce, dont les ateliers sont dirigés par M. l'ingénieur Moreau.

Le montage sur place a été conduit par M. Lloyd, ingénieur mécanicien, qui a simplifié et perfectionné l'opération du lançage et l'a menée à bonne fin sans le moindre accident.

Le viaduc de la Cère est un bel échantillon de l'art moderne.

Il résout, dans des conditions économiques, le problème de la traversée des vallées à une grande hauteur; c'est le deuxième type établi en France, et par les soins de la Compagnie d'Orléans, de ce genre d'ouvrages, dont le premier essai sérieux avait été fait en Suisse sur le chemin de Fribourg.

Les Grecs et les Romains avaient leurs monuments; le Moyen-Age ses cathédrales gothiques; nous aussi nous pouvons dire que nous avons notre architecture non moins hardie et non moins imposante, celle de la grande industrie.

En partant du faîte, nous rencontrons, avant d'arriver à Aurillac, les stations de Lacapelle-Viescamp et d'Ytrac; entre ces stations, sur la rive gauche de la Dautre, se dresse le château de Viescamp, curieux spécimen des antiques manoirs féodaux.

Cette dernière partie de la ligne ferrée ne présente

que des pentes de 16 millimètres au maximum, et les courbes de 300 mètres de rayon y sont rares.

Du wagon, on découvre la chaîne du Cantal ; enfin on arrive dans la gare d'Aurillac par une belle ligne droite de 2 kilomètres, après avoir franchi une tranchée en calcaire, premier indice du bassin tertiaire ou terrain lacustre dont nous avons parlé, et dans lequel on fabrique déjà des chaux pour l'agriculture. Le chemin de fer se chargera de transporter à toute distance ces produits si précieux pour le progrès et l'extension de la culture de notre sol.

Nous avons nommé les stations : Banhac, Maurs, Boisset, le Rouget, Lacapelle-Viescamp, Ytrac, Aurillac, sans parler des bâtiments. Disons que ces stations présentent de larges plates-formes, malgré les accidents de terrain, et que les bâtiments, en briques et pierres, bien décorés, produisent un charmant effet. Les projets de ces constructions ont été dressés par M. Guérard, ingénieur architecte, attaché au service de M. l'ingénieur en chef Déglin.

De la gare d'Aurillac, on aperçoit, à 30 kilom. de distance, les sommets déjà couverts de neige du Puy-de-Griou et du Puy-Mary ; ces pics appartiennent aux montagnes du Cantal. Le plomb du Cantal, le plus élevé de la chaîne (1,857 mètres d'altitude), nous est dérobé par le contrefort de séparation de la *Cère* et de la *Jordanne;* c'est sur cette petite rivière, près de son confluent avec la Cère, qu'est bâtie la ville d'Aurillac ; nous la dominons et l'apercevons dans toute sa largeur.

La gare d'Aurillac occupe une bonne position, d'où l'on domine la ville, nous l'avons dit, et toute

la vallée de la Jordanne, jusqu'au confluent de cette rivière avec la Cère. Au nord, vers la montagne, l'effet est des plus pittoresques l'hiver, quand les cimes sont couvertes de neige. L'été, ce sera la Suisse française. Renvoyons cette description à 1868, et bornons-nous à engager les touristes à aller prendre un avant-goût des beautés de ce pays si curieux.

Les travaux de cette ligne, remarquables à tous les égards, font le plus grand honneur à MM. les ingénieurs Ferrand et Bertoux, qui les ont projetés et exécutés, sous les ordres de MM. Thirion, directeur du réseau central, et Déglin, ingénieur en chef.

Périgueux, 16 novembre 1866.

CHARLES BOUSQUET.

La lecture des premiers exemplaires en circulation de la présente brochure a provoqué une observation dont nous nous empressons de tenir compte en remerciant les personnes qui nous l'ont faite.

Cette observation est relative à un oubli que nous sommes stupéfait d'avoir commis.

S'il est un nom qu'il semblait impossible d'omettre dans la description des solennités du 11 novembre, c'est assurément celui d'un des principaux organisateurs de ces solennités; intermédiaire dévoué entre la ville d'Aurillac et la Compagnie d'Orléans pour que les dispositions matérielles qui dépendaient de celle-ci favorisassent le plus grand nombre possible de spectateurs; inspirant ingénieusement le programme de la fête et en dirigeant les apprêts avec un élan qui, tout le monde l'a vu, a été sur pied jusqu'au dernier moment, insensible aux taquineries d'une pluie tenace.

Ce nom, qui était sur toutes les bouches, est précisément le seul qui ne se soit pas trouvé sous notre plume. Dans les toasts qui ont été portés, ainsi que dans la notice consacrée par M. Charles Bousquet aux travaux du chemin de fer, M. Ferrand a, comme ingénieur, son lot de félicitations et d'éloges; dans notre récit personnel, il n'est pas même cité parmi les personnages présents.

Nous avons l'honneur d'être assez connu de lui pour ne pas craindre qu'il voie là autre chose qu'une inconcevable distraction. Peut-être même ne l'a-t-il pas remarquée ; peut-être aussi n'éprouve-t-il, avec beaucoup d'esprits supérieurs, que de l'indifférence à l'endroit d'un tel détail de publicité dont la mise en évidence par un *post-scriptum* court le risque de lui être plus importune qu'agréable ; mais l'opinion générale, aussi bien que notre propre conscience, protestaient contre une lacune de tout point regrettable, et nous la réparons aujourd'hui par les moyens en notre pouvoir.

26 novembre 1866.

A. Ferary.